VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 97)**

z dnia 11 września 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 97)

11 września 2018 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku),

– informację na temat funkcjonowania małych i średnich portów.

W posiedzeniu udział wzięli: **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Dorota Kozłowska** główny specjalista w Departamencie Strategii Transportu Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Sałański** główny specjalista w Departamencie Strategii i Rozwoju Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju, **Marek Maj** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Włodzimierz Kotuniak** dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku wraz ze współpracownikami, **Łukasz Greinke** prezes zarządu Portu Morskiego Gdańsk S.A., **Maciej Karaś** prezes zarządu Portu Morskiego w Ustce sp. z o.o., **Artur Lijewski** prezes zarządu Morskiego Portu Kołobrzeg sp. z o.o., **Andrzej Łuc** prezes zarządu Portu Morskiego Police sp. z o.o., **Arkadiusz Zgliński** dyrektor zarządu Portu Morskiego Elbląg sp. z o.o., **Kazimierz Drzazga** wiceprezes Zarządu Portów Morskich Szczecin i Świnoujście S.A., **Grzegorz Dyrmo** wiceprezes zarządu Morskiego Portu Gdynia wraz ze współpracownikami, **Jerzy Lewandowski** sekretarz generalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, **Rafał Czyżyk** przedstawiciel Rady Interesantów Portu Szczecin, **Jacek Szornak** przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam zaproszonych gości, a mianowicie pana Grzegorza Witkowskiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Rafała Czyżyka, radcę prawnego, członka Rady Interesantów Portu Szczecin, pana Kazimierza Drzazgę, wiceprezesa Zarządu Portów Morskich Szczecin i Świnoujście S.A., pana Grzegorza Dyrmo, wiceprezesa zarządu Morskiego Portu Gdynia, pana Łukasza Greinke, prezesa zarządu Portu Morskiego Gdańsk S.A., pana Macieja Karasia, prezesa zarządu Portu Morskiego w Ustce sp. z o.o., pana Włodzimierza Kotuniaka, dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku, panią Dorotę Kozłowską, głównego specjalistę w Departamencie Strategii Transportu Ministerstwa Infrastruktury, pana Pawła Krekorę, p.o. naczelnika w Departamencie Gospodarki Morskiej, pana Pawła Krężla, zastępcę dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej, pana Macieja Krzesińskiego, dyrektora do spraw marketingu i współpracy z zagranicą zarządu Morskiego Portu Gdynia, pana Jerzego Lewandowskiego, sekretarza generalnego Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, pana Artura Lijewskiego, prezesa zarządu Morskiego Portu Kołobrzeg sp. z o.o., pana Andrzeja Łuca, prezesa zarządu Portu Morskiego Police sp. z o.o., pana Marka Maja, doradcę ekonomicznego w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli,

pana Andrzeja Piotrowskiego, zastępcę przewodniczącego Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność", pana Radosława Poczynka, radcę ministra w Departamencie Strategii Transportu w Ministerstwie Infrastruktury, pana Tomasza Sałańskiego, głównego specjalistę w Departamencie Strategii i Rozwoju Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju, pana Jacka Szornaka, przewodniczącego Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność", pana Adama Tylskiego, zastępcę przewodniczącego Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność", pana Jerzego Wysoczańskiego – nie widzę – przewodniczącego Zespołu Doradczego do spraw Rybołówstwa Bałtyckiego przy Ministrze Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Wojciecha Zbijowskiego, zastępcę naczelnika Wydziału Techniczno-Inwestycyjnego w Urzędzie Morskim w Słupsku oraz pana Arkadiusza Zglińskiego, dyrektora zarządu Portu Morskiego Elbląg sp. z o.o.

Stwierdzam kworum.

Szanowni państwo, dzisiaj w porządku dziennym posiedzenia mamy dwa punkty, pierwszy to rozpatrzenie informacji na temat programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), a drugi to rozpatrzenie informacji na temat funkcjonowania małych i średnich portów. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, to uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek. Sprzeciwu nie widzę.

Wszystkich państwa jeszcze raz witam.

Przystępujemy do realizacji punktu pierwszego. W tym momencie bardzo proszę pana ministra o zabranie głosu. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Grzegorz Witkowski:

Dziękuję. Pani przewodnicząca, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, zacznę od spraw oczywistych i podstawowych, ale tak należy zacząć. Polska jest jednym z dziewięciu państw posiadających dostęp do Morza Bałtyckiego, który determinuje morski potencjał kraju. Jako odpowiedzialny rząd nie możemy tej szansy zaprzepaścić, nie możemy jej nie wykorzystać. Dostęp do morza ma strategiczne znaczenie dla bezpieczeństwa oraz rozwoju społeczno-gospodarczego. Stwarza również możliwości aktywnego uczestnictwa w wymianie handlowej oraz współpracy międzynarodowej zarówno w regionie Morza Bałtyckiego, Europy, jak i całego świata.

Za sprawą wielu funkcji, jakie pełnią porty, jak też możliwości, jakie stwarzają, wszystkie porty i przystanie morskie stanowią ważne bieguny rozwoju zarówno lokalnego, regionalnego, jak i krajowego, ale także, co pokazują przeładunki oraz grono intresariuszy portów, czy to trójmiejskich, czy to zachodniego Pomorza, determinują sprawy międzynarodowe.

Na całej długości prawie ośmiuset kilometrów naszego wybrzeża funkcjonują cztery morskie porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Ponadto mamy również 28 innych lokalnych i regionalnych portów morskich, a także 50 przystani morskich.

Duże znaczenie portów dla gospodarki narodowej doskonale oddaje wysokość należności budżetowych z tytułu ceł, podatków i akcyzy, naliczanych w oddziałach celnych funkcjonujących na ich terenie. Należy wskazać, że zaplecze polskich portów morskich obejmuje także, o czym wcześniej mówiłem, Republikę Czeską, Słowację, Węgry, Białoruś oraz zachodnią Ukrainę. Tylko w Polsce szacuje się, że porty morskie są odpowiedzialne za 6% produktu krajowego brutto.

Polskie porty mają istotny udział w dochodach budżetu państwa. Według danych krajowej administracji skarbowej, w roku 2017 należności celno-podatkowe z tytułu odprawy ładunków morskich w granicznych oddziałach celnych wyniosły prawie 25 mld zł. Wartość statystyczna towarów była z kolei szacowana na około 86,5 mld zł. Dane te potwierdzają jak ważne z punktu widzenia całej gospodarki jest funkcjonowanie i rozwój polskich portów morskich. Wszystko wskazuje na to, że wraz z rozwojem prosperity i handlu międzynarodowego szacunki te w najbliższych latach będą wzrastały.

W związku z tym w zdecydowany sposób należy podejmować wiele różnych działań mających na celu rozwój portów morskich. Należy także intensyfikować ów złożony proces i nie schodzić z obranej drogi rozwoju naszych portów, zarówno rozwijania infra-

struktury dostępowej, jak i takiego ułożenia relacji wewnątrz portów wśród dzierżawców, żeby w pełni wykorzystać cały potencjał, ale o tym może powiem później.

W celu dalszego funkcjonowania portów i wykorzystania ich potencjału Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przygotowuje strategiczny dokument rządowy pod nazwą „Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030)". Dokument ten w kompleksowy sposób będzie się odnosić do kwestii rozwoju polskich portów morskich, określi cele i priorytety rozwojowe portów, wskaże najważniejsze kierunki ich rozwoju, a także wyznaczy konkretne przedsięwzięcia inwestycyjne.

Rangę dokumentu podkreśla fakt, że ów program stanowi jeden z projektów, które zostały ujęte w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030)", zaprezentowanej przez pana premiera Morawieckiego dwa lata temu. Program rozwoju polskich portów morskich będzie dokumentem o charakterze operacyjno-wdrożeniowym, realizującym cele zawarte w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju oraz aktualizowanej obecnie przez ministra infrastruktury Strategii rozwoju transportu.

Obok diagnozy aktualnej sytuacji gospodarczej systemu portowego oraz prognoz obrotu ładunków towarowych jak też ruchu pasażerskiego w dokumencie sformułowano cele, priorytety i zadania związane z dalszym rozwojem polskich portów morskich. Celem głównym programu będzie trwałe umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego. Szanowni państwo, doskonale wiemy, z kim konkurujemy zarówno w basenie Morza Bałtyckiego, jak też w tej części Europy, wśród krajów basenu Morza Północnego. Lata zaniedbań na razie powodują to, że ciężko jest dogonić Hamburg, Rostock, Wismar, nie mówiąc o krajach dalszej Europy Zachodniej, ale dynamika wzrostu przeładunków oraz zahamowanie wyprzedaży terenów portowych pozwala nam z całą mocą stwierdzić, że jesteśmy na dobrej drodze, żeby zdobyć i utrzymać pozycję lidera na Bałtyku.

Nie bez znaczenia w kontekście podjęcia decyzji o przygotowaniu programu był brak dokumentu rządowego dedykowanego problematyce rozwoju portów. Ostatnim dokumentem tego typu była strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 13 listopada 2007 roku.

Dla uszczegółowienia, a zarazem wsparcia realizacji celu głównego programu, o którym mówiłem przed chwilą, sformułowano następujące cele. Cel pierwszy to dostosowanie oferty usługowej portów morskich do zmieniających się potrzeb rynkowych. Cel drugi to stworzenie bezpiecznego oraz przyjaznego dla środowiska systemu portowego. Cel drugi wynika przede wszystkim z wziętych na siebie odpowiedzialności oraz implementacji bardzo restrykcyjnych zasad norm emisji spalin, tudzież bezpieczeństwa w portach oraz ekologicznego zabezpieczenia dla ruchu towarowego statków.

Celom szczegółowym przypisano również priorytety o charakterze inwestycyjnym, takie jak rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej do portów od strony morza, integracja portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwój infrastruktury dostępowej do portów od strony lądu, czyli kolei oraz dróg krajowych. Chciałbym tutaj zwrócić uwagę na rzecz, która jest novum w podejściu naszego ministerstwa oraz całego rządu do rozmowy o polskich portach. Chodzi o zlecone przez port w Gdańsku – podobne prace prowadzi także port w Szczecinie – prace nad wykorzystaniem żeglugi śródlądowej w celu poprawienia infrastruktury dostępowej do portów od strony lądu, czyli Odry w Szczecinie oraz Wisły w Gdańsku. Kolejne priorytety to digitalizacja polskich portów, zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego oraz uwzględnienie w działalności portowej rygorów środowiskowych.

Jakich efektów spodziewany się z realizacji programu? Spodziewamy się zwiększenia potencjału przeładunkowego do 215 mln ton w 2020 roku, zwiększenia przeładunków o 30% w stosunku do 2015 roku. Będzie to też wzrost o 25% jednostek obsługiwanych w portach morskich – mówię o pojemności brutto jednostek – zwiększenie obrotów ładunkowych w portach morskich o 50% w porównaniu do roku 2015, wzrost międzynarodowego ruchu pasażerów w polskich portach o 15%. Na przykładzie chciałbym powie-

dzieć, że trwają już pewne prace. Otóż port w Gdyni ogłosił prace projektowe na zaprojektowanie i wybudowanie nowego terminala promowego, ponieważ konkurencja, ale też nasi armatorzy obserwują ruch promowy, który odbywa się pomiędzy Trójmiastem a Szwecją. Infrastruktura nie nadąża za rozwojem rynku. W Gdyni jest zatem wykonywana duża praca.

Wartość wszystkich zadań ujętych w planie finansowym wyniesie – jak szacujemy – około 30 mld zł. Wśród najważniejszych inwestycji, które są związane z programem, znajduje się oczywiście budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, czyli otwarcie portu w Elblągu na Bałtyk i dalej na wymianę handlową z innymi krajami. Port w Elblągu jest gotowy, jest przygotowany do uczestniczenia w tym ruchu. Kilkanaście lat temu nawet powstał terminal do obsługi ruchu pasażerskiego w strefie Schengen. Jest obecny pan prezes portu w Elblągu, więc pewnie coś powie na ten temat. Wiem, że zostało także przygotowane całe zaplecze do odpraw fitosanitarnych. W porcie nie mamy najbardziej prostej i oczywistej rzeczy, czyli dostępu do morza. Tę nonsensowną sytuację będziemy zmieniać w najbliższych miesiącach.

Następnie jest to pogłębienie toru wodnego Szczecin–Świnoujście do głębokości 12,5 m oraz budowa w zasadzie całkiem nowych portów, centralnego w Gdańsku i zewnętrznego w Gdyni. Są także plany rozbudowy portu w Świnoujściu. Od kilku lat mamy w pełni wyposażony i na pełnych obrotach pracujący terminal do regazyfikacji gazu LNG również Świnoujściu.

Program kierunkuje rozwój polskich portów tak, żeby wielkość dokonywanych w nich przeładunków uległa zwiększeniu. Przejawem osiągnięcia głównego celu programu będzie zwiększenie udziału polskich portów na rynku basenu Morza Bałtyckiego, według przyjętych założeń, do poziomu 45%. Traktując rok 2015 jako rok bazowy, było wówczas prawie 39%. Byłby to zatem wzrost o nieco ponad 5% w całym basenie Morza Bałtyckiego.

To tyle, pani przewodnicząca, szanowni państwo. Jeżeli będą jakieś pytania, odpowiem.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, teraz przekazuję głos państwu parlamentarzystom. Pan wiceprzewodniczący Aziewicz, bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, po wysłuchaniu tego, co mówił pan podsekretarz, po przeczytaniu materiału, który został nam wcześniej przekazany, pojawiła się u mnie pierwsza zasadnicza wątpliwość dotycząca horyzontu czasowego. Jesteśmy w drugim półroczu 2018 roku. Państwo informujecie nas, że rozpoczynacie państwo prace na temat programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020. Do roku 2020 tak naprawdę pozostała chwila. Nie wiem, kiedy państwo zakończycie prace nad programem, oby było to przed rokiem 2020. Stąd wydaje mi się, że chyba mądrzej i odpowiedzialniej byłoby, gdybyśmy od razu zaczęli mówić o programie rozwoju portów morskich, nie wiem, do 2030 roku, ponieważ o dłuższym horyzoncie też jest tam mowa.

Jeżeli chodzi o przeszłość, akurat nie mamy analizy stanu, fotografii stanu nawet z 2015 roku, który to rok przyjmujecie państwo jako rok bazowy. Myślę jednak, że można obronić tezę, że polskie porty są w dobrej kondycji i znakomicie się rozwijają. Dzieje się to na skutek dobrej strategii, strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku, na skutek dobrze realizowanej strategii. Mam tutaj na myśli i inwestycje podejmowane w portach, i proces prywatyzacji, który został przeprowadzony.

Pan podsekretarz krótko pracuje w tej materii, więc ma prawo nie wiedzieć, że strategia do roku 2015 to nie jest jedyny dokument, który został opracowany w kontekście przyszłości portów morskich. Pamiętam, że w poprzedniej kadencji, w 2014 roku zarządy portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu przygotowały strategię rozwoju poszczególnych portów do roku 2017. Takie dokumenty były przygotowane. Mało tego, w 2014 roku Rada Ministrów powzięła uchwałę w sprawie dokumentu implementacyjnego do strategii rozwoju transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030

roku. Tam też są ujęte zagadnienia portowe, chociażby pogłębienie toru w Świnoujściu, ale to nie jest najważniejsze.

Starałem się uważnie wsłuchać, ponieważ nie wynika to wprost z dokumentów, jak pan podsekretarz definiuje rynek właściwy, w którym ma być uzyskany progres, o którym pan wspominał. Powiedział pan, że jest to rynek całego Morza Bałtyckiego. Przekładam to wszystko na cyfry. Będę wdzięczny, jeżeli prezesi poszczególnych portów powiedzą nam, jakie są ich potencjały przeładunkowe, żebyśmy mogli nie pogubić się w owych liczbach. Być może wynika to z niezrozumienia pewnych spraw przeze mnie, ale patrzę na obroty ładunkowe. Jest tutaj taki obrazek. Sięgam do 2015 roku. Trudno to wprost zmierzyć, w każdym razie jest mniej niż 80 mln ton, jest 60 mln ton. Państwo mówicie o progresie do dwustu iluś mln ton. Ma to być wzrost o 40% w stosunku do roku bazowego. Lekko gubię się w tych cyfrach. Łatwiej by nam było, gdybyśmy dostali materiał wprowadzający nas w stan aktualny. Na jego podstawie moglibyśmy lepiej rozumieć to, co państwo zamierzacie zrobić, moglibyśmy lepiej zweryfikować liczby, które tutaj podajecie.

Mówicie państwo w dokumencie o bardzo ogólnie sformułowanych celach. Na przykład jest to port zewnętrzny w Gdyni. Fajnie by było, gdybyśmy mogli trochę więcej dowiedzieć się o konkretach, jak port zewnętrzny w Gdyni ma wyglądać, co z dojazdem do tegoż portu. Panie prezesie Dyrmo, doskonale wiemy, że droga dojazdowa, że kawałek terenu, który jest fundamentalny w kontekście budowy portu zewnętrznego, jest to kawałek, który został wydzierżawiony do 2041 roku. Jak państwo zamierzacie sobie z tym poradzić? Czy dwa porty, zewnętrzny w Gdyni i centralny w Gdańsku, będą budowane równocześnie? Ile będzie terminali? Jak to wszystko będzie wyglądało? Myślę, że Wysoka Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej ma prawo do trochę bardziej szczegółowej wiedzy niż prosta inwentaryzacja celów. Chodzi też o pokazanie efektów, które na razie trudno jest mi zmierzyć.

Może na początek poproszę o informację na temat potencjału przeładunkowego poszczególnych portów oraz rynku Morza Bałtyckiego. Jakie przeładunki są w poszczególnych portach? Ciekawi mnie, jak państwo zmierzyliście wzrost z 39% do 45%.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Przypominam tylko państwu, że nie jest to podsumowanie, rozliczenie i zakończenie, nie jest to sprawozdanie z realizacji. Rozmawiamy, rozpatrujemy informację ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej na temat programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku. Bardzo się cieszę, że są prezesi portów. Rozwieją oni wątpliwości. Proszę, żeby nie licytować się co do liczb, ponieważ prezesi portów wiedzą to najlepiej.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę o informację, a nie licytuję się, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jeżeli chodzi o inwestycje, które w tej chwili są przedstawiane, na szczęście zarządy je realizują. Rząd przekazuje pieniądze na realizację pewnych zadań, które według starych programów, już dawno powinny być zrealizowane. Za chwilę będziemy mogli to usłyszeć. Mam nadzieję, że państwo prezesi przedstawią nam dane.

Pan poseł Szałabaka chciał zabrać głos. Bardzo proszę.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Króciutko. Widzę przedsięwzięcie pana posła informujące o tym, że za rządów Platformy Obywatelskiej działo się dobrze. Teraz chce pan, żeby szczegółowe informacje, które będą przedstawione, zostały pokazane na posiedzeniu Komisji. Myślę, że znajdujemy się w sytuacji, kiedy Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w tej chwili nie jest jedynym funkcjonującym organem, który wysłuchuje poszczególnych podmiotów na ten moment podlegających pod Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Jest pytanie do pana ministra, kiedy powstało wasze ministerstwo. Mam wrażenie, panie pośle, jakby za czasów ośmiu lat waszych rządów funkcjonowało bardzo sprawne Mini-

sterstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, ewentualnie pod inną nazwą. Mam króciutkie pytanie do pana ministra, kiedy powstało owo ministerstwo. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę. Pan poseł Materna.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Dziękuję. Pani przewodnicząca, Szanowna Komisjo, mam pytanie techniczne, czy nie ma tutaj jakiegoś błędu. Wiemy, że w ubiegłym roku było 80 mln ton przeładunków. Wiemy też, że na stulenie niepodległości ma być 100 mln. ton. Tymczasem tutaj pisze się o 215 mln ton do 2020 roku. Czy czasem uzyskanie 215 mln ton nie ma być docelowo do 2030 roku? Jest to techniczne pytanie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy ktoś z państwa parlamentarzystów chciałby jeszcze zabrać głos? Bardzo proszę, pan poseł Zaremba.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Z perspektywy pracownika jednej ze spółek portowych portu w Szczecinie chciałbym tylko powiedzieć, że za rządów poprzedniej koalicji ranga departamentu oraz wiceministra odpowiedzialnego za gospodarkę morską była tak niska, że praktycznie nie udawało się – myślę, że przedstawiciel Rady Interesantów Portu Szczecin też to potwierdzi – nie było żadnych możliwości wyegzekwowania w Warszawie jakichś konkretnych decyzji dotyczących bezpośrednich programów inwestycyjnych. Pomijam już fakt, że management, który był w tym czasie z waszego nadania, był tragicznie niekompetentny. Niemniej nawet przy ówczesnych możliwościach – mogę mówić o portach w Szczecinie i Świnoujściu – nie było to wykorzystywane. Trzyletni poślizg w budowie gazoportu mówi sam za siebie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Cieszę się, że przyjechali do nas przedstawiciele zarządów portów. Jako parlamentarzyści obserwowaliśmy brak postępów w procesach inwestycyjnych. Stąd cieszymy się, że prace w Gdyni ruszyły z kopyta. Iszczą się sprawy pogłębienia toru, obrotnicy, sprawnego funkcjonowania portu oraz wzmacniania funkcji portowych, a nie zabudowywania terenów apartamentowcami. Mam nadzieję, iż współpraca z miastem również będzie szła w takim kierunku, żeby port w Gdyni, który powstał z morza i marzeń, mógł się rozwijać. Co do danych oraz zapóźnień, to programy można pisać, tylko że bez pieniędzy programów nie da się zrealizować. Poślizg w przypadku niektórych projektów jest oczywisty z racji tego, że nie było środków czy to na infrastrukturę dojazdową, czy to na inwestycje w ramach działalności zarządów portów.

Cieszę się, że państwo do nas przybyli. Bardzo proszę, oddam państwu głos, tylko nie wiem, czy pan minister wcześniej chciałby się ustosunkować. Potem bardzo proszę zaproszonych gości o zgłaszanie się. Proszę również o przedstawienie się w momencie zabierania głosu, żebyśmy wszyscy wiedzieli, z kim rozmawiamy. Bardzo o to proszę. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Grzegorz Witkowski:

Dziękuję. Pan poseł pytał, skąd takie lata perspektywy. Otóż jest to przyjęty zarówno przez rząd, jak też przez Unię Europejską okres prognozowania tego typu programów i strategii. Dlatego program jest określony do 2020 roku, ale z perspektywą do roku 2030. Ponieważ są to bardzo duże programy inwestycyjne, bardzo ciężkie, kosztochłonne i kapitałochłonne, na pewno będą wykraczać poza 2020 rok. To nie jest tak, że mamy drugą połowę 2018 roku i rozmawiamy o programie. Wszystkie rzeczy już się toczą. Na przełomie tego i przyszłego roku program będzie oficjalnie ogłoszony i przyjęty, natomiast nie przeszkadza to, żeby już teraz gros rzeczy, które są ujęte w programie, jeżeli chodzi o inwestycje, było przygotowywanych. Za kilkanaście tygodni, za kilka miesięcy na Mierzei Wiślanej rzeczy te wręcz się rozpoczną. Samo przygotowanie inwestycji trwa bardzo długo.

Najważniejsza rzecz. Panie pośle, szanowni państwo, z programu wynika jedno. Zarządy morskich portów mają zielone światło w zakresie rozbudowy portów, rozbudowy infrastruktury. Jeżeli gdzieś są wąskie gardła, a jest ich bardzo dużo, które są na szczeblu samorządowym, ale także na szczeblu centralnym – mówię tutaj o liniach kolejowych, drogach dojazdowych albo np. w przypadku Gdańska o bardzo utrudnionym kontakcie z samorządem miasta Gdańska – wtedy nasze ministerstwo jest do dyspozycji, do pomocy. Przede wszystkim jednak zarządy morskich portów zarówno w Szczecinie i Świnoujściu, jak i w Gdańsku i Gdyni mają zielone światło. Cieszę się, że korzystają z zielonego światła. Panowie, bardziej zielone nie będzie. Tak to wygląda.

Odpowiadając na pytanie pana posła Szałabawki, trochę rozumiem jego kontekst. To prawda, panie pośle, że dzisiaj o wiele dalej bylibyśmy z rozwojem gospodarki morskiej, portów morskich, ale też rybołówstwa czy szkolnictwa zawodowego, gdyby gospodarz polskiego wybrzeża był na szczeblu rządowym, gdyby kadry były zagospodarowane, gdyby wszyscy płynęli w jednym kierunku, jeżeli już jesteśmy przy tematyce morskiej. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Przesłuchiwałem się rozmowie. Brakuje mi tutaj jeszcze uwzględnienia portów na śródlądziu, które byłyby bardzo pomocne. Wspierałyby większe porty w Gdańsku czy Gdyni.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jest to w drugim punkcie, panie pośle.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Mówię, że podczas debaty brakuje mi podjęcia takiej rozmowy. Dlatego chciałem się do tego odnieść.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, w drugim punkcie udzielę panu głosu jako pierwszemu.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Czy będą odpowiedzi ze strony panów prezesów?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tak, panie pośle, panowie prezesi na pewno ustosunkują się do pytań, do uwag. W związku z tym bardzo proszę naszych szanownych gości o zgłaszanie się do zabrania głosu oraz przedstawianie się. Bardzo proszę.

Przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność" Jacek Szornak:

Jacek Szornak. Przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność".

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam bardzo, pan poseł Aziewicz domaga się odpowiedzi na pytanie, które zadał gościom. Wydaje mi się, że będzie ona zawarta w państwa wypowiedziach. Czy tak? Czy może się mylę?

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Przepraszam bardzo. Nie zadawałem pytań panu z „Solidarności", tylko prezesom portów, którzy przyszli jako goście, ale w szczególnej roli, dlatego że jest to zaplecze pana podsekretarza. Zwracałem się do rządu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Za chwilę będzie pan miał okazję wysłuchać, dlatego że po zaproszeniu gości udzielę głosu wszystkim reprezentantom zarządów portów, jak również związków zawodowych. Bardzo proszę.

Przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność" Jacek Szornak:

Dziękuję bardzo. Przysłuchując się debacie, zauważyłem brak jednego z priorytetów. Są dwa cele. Jest wyszczególnionych pięć priorytetów. Zabrakło mi szóstego, a mianowicie regulacji portowego rynku pracy robotnika portowego. Dlaczego nam tego brakuje? Mniej więcej od dziesięciu lat zauważamy, że następuje degradacja rynku pracy. Objawia się to tym, że w naszej ocenie około 30% pracowników, robotników portowych jest zatrudnianych na umowy śmieciowe. W grę wchodzi outsourcing, agencje pracy tymczasowej.

Stara kadra pracowników, doświadczeni operatorzy sprzętu za dwa, trzy lata odejdą na emeryturę. Starych już nie będzie. Tymczasem młodzież nie garnie się za bardzo do pracy. Emeryci są jeszcze wykorzystywani, będąc już na emeryturze, po godzinach pracy. Nie mają już tyle sił, żeby to wszystko ogarnąć. Zakładacie państwo dosyć duże wzrosty przeładunków, ale chcemy zwrócić uwagę, że nie będzie szansy, żeby owe przeładunki wykonać, ponieważ po prostu nie będzie kim.

Nasza organizacja projektuje w tej chwili ponadzakładowy układ zbiorowy pracy, który w jednym punkcie zakłada utworzenie rezerwy portowej przy zarządach portów, która miałaby rozwiązać sytuację. Pojutrze w czwartek spotykamy się na pierwszym posiedzeniu komisji przy Radzie Dialogu Społecznego. Będziemy wstępnie proponować, opowiadać na temat układu ponadzakładowego, będziemy rozmawiać też na inne tematy. Będziemy również chcieli częściej spotykać się z zarządami portów w sprawie układu ponadzakładowego. Liczymy na wsparcie, liczymy na to, że w nieodległym czasie dojdziemy do porozumienia w sprawie układu ponadzakładowego regulującego rynek pracy, dlatego że o to chodzi. Jeżeli mamy zwiększać dochody budżetu państwa, państwo w jakimś sensie powinno partycypować w kosztach. Mówimy tutaj o rezerwie portowej. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Chciałabym państwa o tym zapewnić. Tematyka związana z funkcjonowaniem portów rzeczywiście jest szeroka. Można to podzielić np. na funkcjonowanie poszczególnych służb. Zajmujemy się różnego rodzaju zagadnieniami, ale rozgraniczamy je poprzez omawianie ich na poszczególnych posiedzeniach Komisji. Stąd na każde pół roku układamy plan. Zawsze proszę wszystkich reprezentantów, państwa jako gości również proszę o zgłaszanie tematów, które jako parlamentarzyści mielibyśmy podnieść. Jeżeli chodzi o kwestię pracy, warunków, układów zbiorowych, uczestnictwa Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, to podnosimy również i te tematy. Chciałabym pana zapewnić, że nawet w kontekście szkolnictwa zawodowego, branżowego, kadr, które są potrzebne, a które musimy uzupełnić, w kontekście wszystkich problemów, z którymi się borykamy, wkład z państwa strony jest bardzo ważny. Myślę, że oprócz rozmów z zarządami będzie się to przekładało na rozwiązania, które czy to minister w ramach komisji trójstronnej, czy to my jako posłowie będziemy podejmować. Bądźmy w kontakcie, dlatego że kwestię, którą pan dzisiaj przedstawił, należałoby omówić także pod tym kątem.

Jeszcze pan minister. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Grzegorz Witkowski:

Chciałbym tylko potwierdzić, że w czwartek odbędzie się pierwsze posiedzenie zespołu trójstronnego składającego się z przedstawicieli strony społecznej, zarządów portów oraz ministerstwa. Jest to palący problem. Występuje we wszystkich portach. Jest to problem uniwersalny. Rzeczywiście trzeba go rozwiązać. Jak mówię, prace trwają. Nie zrobimy niczego bez konsultacji ze stroną społeczną.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mamy świadomość problemu. Mieliśmy wiele spotkań na temat wydłużającej się listy zawodów i braku pracowników, jeżeli chodzi o pracowników operacyjnych. Możemy mówić o przeładunkach, o rozwoju, ale rzeczywiście musi być także kadra. Muszę powiedzieć, że przed całą Polską, przed nami wszystkimi jest wielkie wyzwanie, ponieważ jeżeli chodzi o szkolnictwo zawodowe, każdy w tej chwili zabiega o pracownika. Jest to realny

problem. Chciałabym pana zapewnić, że bierzemy to również pod uwagę. Będziemy dbać o to, żeby także z państwem rozmawiać na ten temat.

Dobrze. W tej kwestii, tak? Pan prezes Greinke, bardzo proszę.

Prezes Zarządu Portu Morskiego Gdańsk S.A. Łukasz Greinke:

Dzień dobry. Łukasz Greinke. Zwracając się do pana z „Solidarności", widzimy problem braku kadr. Jako porty współpracujemy z technikami, które kształcą w pożądanych przez nas zawodach. Wiemy, że z ośrodkami szkoleniowymi pracują też poszczególni operatorzy. Jako porty wspieramy to, ale musimy pamiętać o jednym, a mianowicie o tym, że jesteśmy ograniczeni ustawą o portach i przystaniach morskich. Wydajemy publiczne pieniądze. W przepisach ustawy nie ma mowy o tym, że jesteśmy odpowiedzialni za szkolenie kadry. Nie mówię jednak „nie". Robimy to sami w ramach naszego CSR-u. Nie wiem, czy w tej dyskusji raczej nie powinni uczestniczyć operatorzy portowi, dlatego że to oni zatrudniają te osoby, to oni wiedzą, jakie kompetencje powinni mieć poszczególni fachowcy. Na pewno powinny to być nie tylko porty.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Dzisiaj jest to wyzwanie dla wszystkich. Stąd współpraca z pracodawcami, dlatego że bez ich pomocy... Zresztą Krajowa Izba Gospodarki Morskiej na pewno także może coś powiedzieć na ten temat. Bardzo proszę.

Wiceprezes Zarządu Portów Morskich Szczecin i Świnoujście S.A. Kazimierz Drzazga:

Kazimierz Drzazga. Drodzy państwo, od kilku lat obserwuję to, co się dzieje na rynku pracy oraz w portach. Przepraszam za mój głos, 26 lat ciężkiej pracy w ziemi. Ze zdziwieniem obserwowałem jedno dziwne zjawisko. Przy braku ludzi operatorzy zatrudniali ludzi z różnego rodzaju podmiotów, spółek tworzonych również przez organizacje społeczne, które moim zdaniem nie powinny wchodzić w tego typu działalność. Raczej powinny starać się wymusić tworzenie nowych miejsc pracy dla pracowników etatowych. Dla jednych było dobrze, dlatego że mieli dodatkowe środki, zarobki, dla drugich oznaczało to mniejsze koszty. W tej chwili stanęliśmy w punkcie krytycznym. Około 50% pracowników w portach Szczecina i Świnoujścia stanowią Ukraińcy. Ludzi po prostu już nie ma.

Kolejny temat. W zdecydowany sposób – przejdziemy do tego – chcemy zwiększyć przeładunki, zwiększyć moce, udrożnić i zmienić pewne rzeczy i zjawiska, które funkcjonowały od 24 lat. Jest potężny opór materii, głównie ze strony związków zawodowych. Liczę, że jest to niezrozumienie. Wraz ze zwiększeniem przeładunków, wraz ze zwiększeniem naszych mocy będą także potrzebni pracownicy. Staramy się w różny sposób, nawet jak powiedział pan prezes, nie mając ku temu kompetencji i środków, maksymalizować, starać się uruchamiać, odbudowywać szkolenie pracowników, ale to też jest dłuższy temat. To tak bardzo krótko, sygnalizacyjnie. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję panu za tę uwagę. Poproszę, żebyśmy jednak skupili się na programie rozwoju naszych portów. Który z panów w związku z tym? Bardzo proszę, pan prezes Dyrmo z Gdyni.

Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia Grzegorz Dyrmo:

Grzegorz Dyrmo. Zarząd Morskiego Portu Gdynia.

Proszę państwa, w pierwszym półroczu 2018 roku na inwestycje wydaliśmy już 150 mln zł. Do końca roku planujemy wydać 200 mln zł, a w latach 2018–2020 kwotę 1 mld zł. Środki na inwestycje są już zabezpieczone. Zostały wypracowane w latach poprzednich. Są to także środki unijne.

Port Gdynia osiąga wyniki przeładunkowe i finansowe na bardzo wysokim poziomie. W 2016 roku osiągnęliśmy 19,5 mln ton, w roku 2017 osiągnęliśmy 21 mln ton, a w roku obecnym obliczamy, że będzie to około 23 mln ton.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Przepraszam, jaki jest potencjał portu? Wie pan, co jest potencjałem?

Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia Grzegorz Dyrmo:
Tak, wiem. Wynosi około 32 mln ton.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Panie wiceprzewodniczący, bardzo proszę, żeby nie czynić takich złośliwości.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):
Przepraszam bardzo. Są to konkretne pytania dotyczące udziału w rynku.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Jest to taka maniera. Pan minister Rostowski także miał taką manierę, że nie jesteśmy w stanie czegoś objąć. Będąc w Senacie słyszałam już takie teksty, że nasz poziom intelektualny... Nie chciałabym, żeby się to powtarzało, żeby było to manierą Platformy Obywatelskiej, dlatego że naprawdę niemiło się tego słucha. Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia Grzegorz Dyrmo:
Jako port w Gdyni mamy największą w Polsce efektywność wykorzystywania majątku. Zarządzamy około 280 hektarami. W 2017 roku wygenerowaliśmy zysk na poziomie 75 mln zł, który w całości przeznaczyliśmy na rozwój. Praktycznie port w Gdyni nie ma żadnych niezagospodarowanych terenów. Zagospodarowanie terenów od kilku lat utrzymuje się na poziomie mniej więcej 98%. Wzrost wolumenu przeładunku kontenerowego we wszystkich naszych portach wyniósł 2300 tys. TEU. W 2045 roku planujemy około 11 mln kontenerów. W związku z tym port w Gdyni musi wybudować port zewnętrzny. Sam pan poseł wie, że port Gdynia niestety jest otoczony miastem. Wobec tego jesteśmy do tego zmuszeni, chociaż nie tylko jesteśmy zmuszeni, ale widać też tendencję wzrostową w obszarze przeładunków.

Oprócz tego jest to kwestia bezpieczeństwa, dywersyfikacji. Ostatnio zostało udowodnione, że jeden z terminali światowych miał problemy, ponieważ był atak hakerski w Internecie. Rozwój każdego z portów umożliwi to, że będziemy niezależni. Jeżeli jeden port stanie, zawsze będzie drugi i trzeci. Dlatego port w Gdyni będzie budował port zewnętrzny.

Pan poseł pytał o kontakty, o to, jak to wygląda w związku z firmami, które mają tereny wydzierżawione na dłuższy okres. Obecnie przeprowadzamy dialog techniczny. Rozmawiamy z naszymi najemcami. Rozumieją, o co chodzi. Widzą w tym zysk w przyszłości. Pod koniec września kończymy dialog. Ostatnio został ogłoszony przetarg na analizę środowiskową. Pozostaje nam tylko cały czas się rozwijać.

Chciałbym zaznaczyć, że z perspektywy czasu można uznać, że pogłębienie portu w Gdyni do 13,5 m zamiast to 16 m było błędem. Wymóg zachowania projektów unijnych opóźni część inwestycji wynikających ze zmiany warunków rynkowych. Poszerzenie wejścia ze 100 do 140 m zostało zbagatelizowane. Widzieliśmy to przez wiele lat. Obecnie chcemy to jak najszybciej naprawić. Niestety jeżeli chodzi o statki, które chcą wpłynąć do portu w Gdyni, w grę wchodzi nie tylko obrotnica, ale właśnie wejście wewnętrzne. Przez wiele lat traciliśmy bardzo dużo z punktu widzenia budżetu, ale sam port jako spółka handlowa również tracił. Obliczamy to na setki milionów złotych. Uważam, że poprzedni zarząd, tworząc strategię, wiedział o tym. Powinien podjąć decyzje o wiele, wiele wcześniej.

Tak samo jest w przypadku zakupu terenów. Jako port Gdynia obecnie zakupujemy tereny, które pomogą nam się rozwinąć. Okazało się, że wcześniejszy zarząd zakupił tylko część terenów Nauty. Pozostawił tereny, nie wiem, dla dewelopera bądź dla innych osób, które zabudowałyby je nie z przeznaczeniem dla gospodarki morskiej. Na razie może na tyle. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Czy jeszcze ktoś z Gdyni chciałby uzupełnić?

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):
Przepraszam, można zadać pytanie panu prezesowi?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Panie prezesie, mam pytanie dotyczące rozwoju portu w Gdyni. Czy przeszkody nie będzie tutaj stanowił Most Kwiatkowskiego? Jak wszyscy wiemy, jest on w opłakanym stanie. Czy nie przyczyni się to do blokowania inwestycji i rozwoju portu? Dziękuję.

Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia Grzegorz Dyrmo:

Oczywiście port potrzebuje jak najwięcej dróg, dlatego że najlepiej wywozić różnymi drogami, czy to połączeniami drogowymi, czy to połączeniami kolejowymi. Obecnie będzie rozbudowywana linia kolejowa nr 201, przez którą będą wywożone towary. Obliczamy, że w roku 2045 około 60% towarów będzie wywożonych koleją. W tej chwili jest to około 25%. Liczymy też na Drogę Czerwoną. O ile pamiętam, dwa lata temu było posiedzenie Komisji odbywające się w Gdyni. Była deklaracja pana prezydenta Szczurka, że zrobi to jak najszybciej, że będzie planowanie, będą działania w tym kierunku, niestety troszeczkę się to opóźniło. Mam nadzieję, że teraz to przyspieszy. Ze strony portu Gdynia jesteśmy otwarci. Mówimy, że nam zależy. Chcemy, żeby Droga Czerwona była jak najszybciej wybudowana, dlatego że Trasa Kwiatkowskiego może i jest w dostatecznym stanie, ale oczywiście stanowi za wąskie gardło.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan prezes portu Szczecin. Bardzo proszę.

Wiceprezes Zarządu Portów Morskich Szczecin i Świnoujście S.A. Kazimierz Drzazga:

Chciałbym powiedzieć kilka słów. Drodzy państwo, jeszcze raz zwracam szczególną uwagę, że wpływy z działalności portów w ubiegłym roku wyniosły niemalże 25 mld zł. Jest to niesamowita kwota bez dymu, bez kurzu, bez innych rzeczy, czysta gotówka.

W Szczecinie w roku ubiegłym była pierwsza próba sparaliżowania przez siły antypolskie. Na szczęście dzięki właściwemu podejściu celników udało się to wyeliminować.

Po naszych poprzednikach zastaliśmy wiele opracowań na temat energetyki. Został zakupiony statek „Strażak" i inne elementy. W zasadzie wiele z podjętych działań oraz przygotowanych dokumentów należałoby oddać do prokuratury. Dlaczego tego nie robimy? Dlatego że w zębach musielibyśmy oddać do Brukseli kilkadziesiąt milionów złotych, co nam się po prostu nie uśmiecha. Może jest to chichot historii, ale niech poprzednicy nie otwierają buzi, dlatego że kiedyś coś we mnie pęknie, stanę i publicznie pokażę palcem.

Drodzy państwo, jeżeli chodzi o nasze porty, jak port w Szczecinie, jest dwupasmowa jezdnia do Świnoujścia, straszliwie wąskie gardło. Już zostały podjęte działania. Rzeką Odrą kiedyś szło 9 mln ton ładunków. Co idzie w tej chwili? Nawet nie wiem, czy idzie milion ton, a jest to tak olbrzymi potencjał. Mógłbym po kolei wymieniać i wymieniać.

Drodzy państwo, nawet jeżeli chodzi o sam terminal kontenerowy, porty ze Szczecina i Świnoujścia z kwoty 25 mld wniosły zaledwie około 3,6 mln. Dlaczego? Dlatego że robimy masówkę, nieciekawe rzeczy. Sytuacja musi się zmienić. W tej chwili po wybudowaniu terminala kontenerowego idzie już gaz. Tak naprawdę jest to jedyny terminal pomiędzy Rostockiem a Gdynią. Na odcinku kilkuset kilometrów brakuje takiego terminala.

Trwają prace w zakresie rzeki Odry. Pan minister może powiedzieć, jak złożony i długotrwały jest ów proces. Wszystko pchamy do przodu, wszystko idzie we właściwym kierunku. Mógłbym mówić, mówić, mówić.

Drodzy państwo, na początku tego roku przy okazji spotkania trzech wiodących portów krzyknęliśmy, że na stulecie odzyskania niepodległości będzie 100 mln ton przeładunków. Jak powiedział pan prezes Greinke, w Gdańsku będzie ponad 50 mln ton, jak powiedział pan prezes z Gdyni, będzie tam 23 mln ton. U nas ubiegły rok był rekordowy. Było to 25 mln ton przeładunków. W tym roku prognozujemy, że będzie 27 mln ton. Dochodzą jeszcze Police. A więc będzie grubo ponad 100 mln ton.

Jest to inny sposób patrzenia tych, którzy byli i jeszcze gdzieś się plączą na obrzeżach oraz tych, którzy doszli w tej chwili i chcą coś robić. Patrzymy z optymizmem, pchamy to wszystko do przodu. Jest bardzo dobra atmosfera. Mówię to w obecności pana mini-

stra nie dlatego, że chcę się podlizać, niemniej jedziemy do ministerstwa i znajdujemy zrozumienie dla naszych argumentów, za co serdecznie dziękuję. Państwu również.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę bardzo, pan wiceprzewodniczący Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Szanowni państwo, zgodnie z tym, co powiedziała pani przewodnicząca, staram się rozmawiać na temat. Rozmawiamy nie na temat atmosfery, jaka panuje w portach, tylko na temat konkretnej informacji o programie rozwoju portów morskich.

Przepraszam, być może rzeczywiście może popełniłem błąd formalny. Powinienem adresować pytania do pana podsekretarza, a pan podsekretarz powinien wskazywać, kto z jego zaplecza ewentualnie odpowiada. Przypominam, że pytałem o konkretny zapis konkretnego dokumentu, a mianowicie o zapis, że efektem realizacji programu będzie między innymi zwiększenie potencjału przeładunkowego portów morskich do 215 mln ton w 2020 roku. Jest napisane „potencjału przeładunkowego". Stąd moje pytanie – jeżeli forma się nie udała, przepraszam – do pana prezesa Dyrmo, jakim potencjałem dysponuje port w Gdyni. Chciałbym podliczyć potencjały i zobaczyć, w jakim miejscu jesteśmy. Chciałbym także, żeby w efekcie wyszło nam, co oznacza 40-procentowy udział w rynku portów morskich basenu Morza Bałtyckiego. Dokładnie cytuję dokument. O to mi chodzi. Zadaję bardzo konkretne pytanie do bardzo konkretnego dokumentu. Do końca nie rozumiem emocji. Bardzo proszę.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan prezes Greinke. Bardzo proszę wyłączać mikrofony, panie prezesie.

Prezes Zarządu Portu Morskiego Gdańsk S.A. Łukasz Greinke:

Szanowni państwo, potencjał przeładunkowy portu Gdańsk wynosi około 96 mln ton. Duża część owego potencjału zaklęta jest w rurociągach należących do PERN-u. Możliwości przeładunkowe samego terminala są bardzo duże, natomiast możliwości odprowadzenia masy ładunkowej niekoniecznie. W związku z tym konieczna jest budowa drugiej nitki rurociągu, żeby w pełni wykorzystać chociażby moc przeładunkową terminala naftoportu.

Pozostałe terminale, w tym największy terminal DCT, o którym mówimy, już z tej chwili jest zapchany. Został zaplanowany na 3000 tys. TEU rocznie. Zakładamy, że w tym roku uda się przekroczyć 2000 tys. TEU rocznie. A więc już należy planować kolejną inwestycję głębokowodną. Taką mam na myśli.

Ponadto kolejny terminal głębokowodny węglowy, którego możliwości przeładunkowe są zaplanowane w granicach 6500–7000 tys. ton węgla z importu – w tej chwili o tym kierunku mówimy – w tej chwili obsługiwany jest praktycznie w 100%. Nie mamy jak wywozić węgla. Dlatego potrzebna jest kolejna inwestycja. Wspólnie z Portem Północnym będziemy realizowali kolejną zasypnię.

Terminale głębokowodne, które generują, które są odpowiedzialne za 80% przeładunków w naszym porcie, są na granicy wytrzymałości. Jedyny terminal, który ma zapas, to naftoport, ale w tym przypadku nie mamy wpływu na odprowadzenie towaru. PERN oczywiście realizuje na naszym terenie inwestycje w magazyny, zbiorniki, które będą przechowywały surowiec. Były rozmowy o produkcie, natomiast spółka wycofała się z produktu. Będą tylko i wyłącznie magazyny surowcowe. A więc będziemy mogli zwiększyć przepustowość terminala, natomiast cały czas, jak mówiłem, brakuje drugiej rury do Płocka, do naszych rafinerii.

Odniosę się jeszcze do naszych inwestycji. Mamy to podzielone w perspektywie do końca 2020 roku oraz do końca 2030 roku. Dlaczego akurat w tych perspektywach? Ponieważ korzystamy z dofinansowania unijnego z CEF-u, które musimy zamknąć do tego czasu. Projekty, które w tej chwili mamy przewidziane do końca 2020 roku, dzielimy na trzy kategorie. Są to inwestycje w porcie wewnętrznym finansowane z CEF-u. Polegają one na pogłębieniu toru wodnego oraz przebudowie i budowie blisko pięciu kilometrów nowych nabrzeży. Zadanie, projekt ma na celu zunifikowanie możliwości przeładunkowych na poszczególnych nabrzeżach, czyli wyrównanie głębokości, nośno-

ści poszczególnych płyt, na których odbywają się przeładunki. W porcie zewnętrznym chodzi o układ drogowo-kolejowy. Kolej wyprowadzamy od stacji Port Północny do bram poszczególnych terminali. Dodatkowy tor kolejowy doprowadzamy do terminala DCT, gdzie na terminalu kolejowym także obserwujemy już kongestię. Oprócz tego jest to pięć kilometrów nowych dróg.

Rok do roku będziemy wydawali kwotę około 130 mln zł ze środków własnych na różne mniejsze remonty i inwestycje. Do końca 2020 roku przeznaczymy kwotę miliarda zł na infrastrukturę portową.

Poza tym jesteśmy zaangażowani w projekty użeglowienia Wisły. Realizujemy studium wykonalności dla tej rzeki.

Ponadto jesteśmy już po przetargu, czekamy, trwają opracowania, jeżeli chodzi o wstępne przymiarki do Portu Centralnego. Będzie to bardzo duże zadanie. Dlatego nie wyobrażamy sobie, żeby projekt ten powstał jednorazowo. Musi być etapowany. Będzie powstawał wtedy, kiedy będą kontrahenci, którzy będą chcieli wspólnie z nami skomercjalizować poszczególne nabrzeża. Oprócz tego nie możemy zapominać o inwestycjach w okolicach naszego portu prowadzonych przez kolegów z PKP PLK. Jest kwota ponad miliarda zł na stacje kolejowe. Od urzędu morskiego, czyli administracji rządowej będzie kolejna kwota blisko 1,3 mld zł na infrastrukturę dostępową od strony wody do naszego portu. W perspektywie do końca 2020 roku nakłady w rejonie naszego portu wyniosą blisko 3 mld zł. Dziękuję.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Przepraszam bardzo, 96 plus 30 kilka, o których mówił pan prezes Dyrma, daje 120. Do 215 jeszcze trochę mi brakuje, jeżeli chodzi o potencjał przeładunkowy. W Świnoujściu jest sto?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Drodzy panowie, to ja prowadzę dyskusję. Oczywiście każdemu udzielę głosu. Bardzo proszę o zabranie głosu pana posła Aziewicza, który jeszcze raz powie, o co chodzi, oraz pana prezesa zarządu portów w Szczecinie i Świnoujściu, który chciał zabrać głos. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Powtarzam się, ale cały czas mówię o jednym akapicie. Chodzi mi o zwiększenie potencjału przeładunkowego portów morskich do 215 mln ton w 2020 roku. Liczę potencjały, staram się to sprawdzić. Jest to o blisko 30% więcej w stosunku do roku bazowego. Po prostu próbuję to zweryfikować. Nic więcej. Póki co 96 plus 30 kilka, to miej więcej 120. Do 215 jeszcze trochę brakuje.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan prezes portów w Szczecinie i Świnoujściu.

Wiceprezes Zarządu Portów Morskich Szczecin i Świnoujście S.A. Kazimierz Drzazga:

W tej chwili w Szczecinie i Świnoujściu jest w granicach 45, ale do roku 2020 zupełnie zmieni się sytuacja po pogłębieniu toru wodnego, wykonaniu nadbrzeży i obrotnic w porcie w Szczecinie oraz po wykonaniu inwestycji w Świnoujściu. Mówimy o pewnej perspektywie czasowej, kiedy osiągniemy takie parametry.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy któryś z panów chciałby jeszcze zabrać głos? Bardzo proszę. Proszę się przedstawić.

Przedstawiciel Rady Interesantów Portu Szczecin Rafał Czyżyk:

Dzień dobry państwu. Rafał Czyżyk. Przedstawiciel Rady Interesantów Portu Szczecin. Z dużym zainteresowaniem zapoznałem się z informacją przedstawioną przez ministerstwo. Rzeczywiście plany są bardzo ambitne. W szczególności cieszymy się z będącego właściwie już w trakcie realizacji projektu dotyczącego pogłębienia toru wodnego do 12,5 metra, o co zabiegaliśmy przez bardzo wiele lat.

Wydaje się nam natomiast, że kluczową kwestią, która pomoże w tym, żeby osiągnąć rozwój portów do 2020 roku czy też w perspektywie do 2030 roku, jest także taki element

jak pewność prawa. Trwają prace nad zmianą ustawy o portach i przystaniach morskich, które są prowadzone pod auspicjami Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Chciałbym przekazać państwu, że wśród przedsiębiorców, którzy działają na terenie portów, właściwie wszystkich portów, ale przede wszystkim tych o podstawowym znaczeniu, zmiany te wywołują pewien niepokój i pewne obawy. Wydaje się, że funkcjonowanie ustawy do tej pory, praktyka, jaka się wytworzyła wokół niej, pozwalają na to, żeby porty rozwijały się z dużą dynamiką. Wydaje się, że ustawa w obecnym kształcie dalej gwarantuje, że po zrealizowaniu inwestycji porty będą rozwijać się jeszcze bardziej dynamicznie. Jest to jedna kwestia.

Druga kwestia. Chciałbym krótko odnieść się do wypowiedzi pana przewodniczącego „Solidarności". Będzie mi bardzo miło, ponieważ spotkamy się na posiedzeniu zespołu trójstronnego. Ja też uważam, że nowe regulacje dotyczące prawa pracy w portach są godne rozważenia. Uważam, że należałoby się przyjrzeć wariantowi ponadzakładowego układu zbiorowego. Uważam, że jest to dosyć ciekawy pomysł, niemniej diabeł tkwi w szczegółach. Należy to robić bardzo ostrożnie z uwzględnieniem interesów zarówno pracowników, jak i pracodawców, z uwzględnieniem tego, żeby nie osłabić konkurencyjności naszych portów, które obecnie radzą sobie bardzo dobrze w basenie Morza Bałtyckiego. Dziękuję bardzo. To tyle z mojej strony.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Ostatni raz. Mam nadzieję, że powoli dochodzimy do puenty. Mam już wiedzę na temat potencjału przeładunkowego. Teraz próbuję wyliczyć 39% udziału w rynku basenu Morza Bałtyckiego. Prosto kalkulując, na podstawie tego jak w podstawówce uczono nas matematyki, wychodzi, że wszystkie porty Bałtyku razem z naszymi łącznie przeładowują 230 000–240 mln ton. Czy panowie potwierdzacie ów rachunek?

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Grzegorz Witkowski:

Czy można, pani przewodnicząca?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Grzegorz Witkowski:

Szanowni państwo, naprawdę warto było czekać tyle lat, żeby zobaczyć posła Platformy Obywatelskiej z Trójmiasta, który z aptekarską precyzją wylicza pod kreskę potencjał przeładunkowy polskich portów. Nie wiem tylko, czy w tym głosie jest żal, że potencjału jest tak dużo, czy że tak mało.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Zadaję konkretne pytanie, panie podsekretarzu.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Grzegorz Witkowski:

Czy będzie wyciągnięta ręka do zgody i chęć konstruktywnej rozmowy, czy tylko cyzelowanie programu? Zapraszamy do współpracy. Możemy pochylić się nad liczbami.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Czy mógłby pan odpowiedzieć na pytanie?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panowie, bez polemiki. Udzielę głosu każdemu. Pan minister.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pracujemy nad dokumentem. Moim obowiązkiem jest ocenić ów dokument.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, pan minister skończy i dostanie pan głos. Przecież nikomu nie zabraniam się wypowiadać. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Grzegorz Witkowski:

Szanowni państwo, potencjał polskich portów był przez wiele lat zablokowany przez brak infrastruktury dostępowej oraz przez brak decyzji o inwestycjach, np. w Elblągu, np. w Policach, np. w Szczecinie. Program jest do 2020 roku z perspektywą do 2030 roku. Jeżeli naprawdę czegoś pan nie rozumie, możemy spotkać się po posiedzeniu Komisji i wyjaśnić to.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Mam powtórzyć pytanie?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Grzegorz Witkowski:

Możemy wyliczyć pod kreskę albo użyć kalkulatora. To wszystko jest robione na ewidentny wniosek zarządów portów oraz w wyniku obserwacji rynku, który z roku na rok rośnie i będzie rósł. Siedząc na posiedzeniach Komisji albo produkując kolejne programy nie nadążymy za rynkiem, jeżeli nie rozpoczniemy inwestycji, nie pójdziemy, nie ruszymy prosto z miejsca. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie podsekretarzu, moją rolą jako posła na Sejm, członka i wiceprzewodniczącego Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jest ocena dokumentu, który raczył pan Wysokiej Komisji przedstawić w imieniu nie własnym, tylko rządu Mateusza Morawieckiego. Po prostu staram się uważnie przeanalizować dokument. W związku z tym zadaję panu pytanie, jak ocenia pan potencjał portów basenu Morza Bałtyckiego, żebym na podstawie tego mógł zweryfikować, co oznacza 39% lub 45% w zakładanych przez was celach.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo, rozumiem, że pan minister jak również my jako parlamentarzyści zbieramy informacje na podstawie państwa sprawozdań, wypowiedzi, planów rozwojowych, które przesyłacie do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, ponieważ są cykliczne spotkania dotyczące inwestycji i związanych z nimi problemów oraz zaakceptowania tego przez rząd, przedstawienia przez pana premiera i głosowania w parlamencie. W związku z tym, że pan poseł wiceprzewodniczący Aziewicz, jak państwo widzicie, liczy tutaj z aptekarską dokładnością – nie wiem, czy jest tak, że pan źle życzy portom czy po prostu chce pan udowodnić, że porty ku państwa zadowoleniu nie są w stanie sprostać zadaniom, nie wiem, jaki cel – bardzo proszę panów z zarządów portów, żeby wyjaśnili panu posłowi, że są to prognozy, że wiąże się to z nadganianiem procesu inwestycyjnego, który musimy po ośmiu latach nadrobić, wiąże się to ze znajdowaniem funduszy, których nie było, z rozliczeniem projektów do roku 2020.

Nie jest to państwa rolą i jak rozumiem, jesteście państwo na tyle kulturalni, że nie wchodzicie w polityczne dywagacje. Jako parlamentarzyści mamy obowiązek nie tyle państwa bronić, co wykazać, w jakim kierunku powinna pójść dyskusja, wspierać was w tym, że chcecie realizować, że podejmujecie się tak ważnych, trudnych, kosztowych przedsięwzięć, które już dzieją się za późno. Trzeba było – mieliście, panie pośle, na to osiem lat – wcześniej je podjąć.

W związku z tym mam serdeczną prośbę, dlatego że być może ze skromności czegoś państwo nie powiedzieliście. Po to, żeby panu posłowi zgadzały się rachunki, proszę, żebyście państwo wyjaśnili, czy jest to perspektywa związana z inwestycjami. Bardzo też proszę, żeby pan poseł i jego ugrupowanie włączyli się we wsparcie państwa inicjatywy i przedsięwzięć ku zadowoleniu z tego, że Polska i nasze porty rzeczywiście będą rosły w siłę. Bardzo proszę. Który z panów? Nie chcę wypowiadać się za państwa. Oddaliśmy to w państwa ręce, zaufaliśmy państwu, zaufał pan minister Gróbarczyk. Zarządy portów bardzo proszę o wyjaśnienie sytuacji. Pan prezes portu Gdańsk.

Prezes Zarządu Portu Morskiego Gdańsk S.A. Łukasz Greinke:

Szanowna pani przewodnicząca, wypowiem się z perspektywy mojego portu, którym zarządzam. Wypełnialiśmy ankietę dla ministerstwa, na podstawie której zostały zebrane dane. Nie sądzę, żeby ktokolwiek pomylił się w podsumowywaniu danych, które napłynęły z poszczególnych portów. Może po prostu lepiej zwrócić się do autora opracowania, żeby rozbił to na atomy, na czynniki pierwsze, skąd wzięła się owa kwota. Jestem przekonany, że będzie się zgadzała. Mówimy o trzech naszych portach, ale w przeładunkach na pewno są uwzględnione także Police.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie zapominajmy, że za chwilę będziemy mówić o małych portach i przystaniach. Tam także poszły duże inwestycje. Porty czekały, żeby je przeprowadzić. W związku z tym być może rachunek pana posła będzie się zgadzał. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pani przewodnicząca, jeszcze raz powtórzę swoje. To wszystko jest nagrane i można odczytać. Moje pytanie jest pytaniem zupełnie naturalnym. Jeżeli budujemy...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nagrywanie do wasza specjalność.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Nie sądzi pani przewodnicząca, że nadużywa pani dobrych obyczajów?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie, nie nadużywam. Nagrywanie kiedyś ktoś rozpoczął.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Nie chcę iść tą drogą, ponieważ obawiam się, że może to być dla pani i pani ugrupowania bolesne.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Grozi mi pan?

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

W każdym razie wracając do głównego wątku, jeżeli przedstawiacie państwo program, jeżeli celem programu jest zwiększenie udziału polskich portów na rynku właściwym, a rynek właściwy to rynek całego Morza Bałtyckiego, zupełnie zasadne jest pytanie o ów rynek. Chodzi o to, żebyście zaprezentowali ów rynek, jak go oceniacie, jaki jest potencjał przeładunkowy portów na Morzu Bałtyckim. Wtedy to wszystko nam wyjdzie. Zadałem takie pytanie. Ponieważ nie dostałem odpowiedzi, zacząłem liczyć na piechotę. Jeżeli pan podsekretarz w tej chwili nie jest w stanie mówić mi o rynku portów Morza Bałtyckiego, może umówmy się – tylko proszę, żeby pani przewodnicząca to wyegzekwowała – na odpowiedź na piśmie. Wówczas zamkniemy temat.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mam nadzieję, że rozumiemy, o czym mówimy. Perspektywa jest pewną niewiadomą, nie tylko dla polskich portów w zakresie tego, co się stanie. Każdy przedstawia perspektywę. W związku z tym nie da się z aptekarską dokładnością policzyć tego przez nikogo. Rozumiem, że pana intencją nie jest źle życzyć, a potem rozliczać z perspektyw, na które nikt nie ma wpływu w 100%, że chodzi tylko o to, żebyśmy razem rozwijali porty.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Chcę zweryfikować dokument.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę. Pan poseł Materna chciał zabrać głos.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Dziękuję. Pani przewodnicząca, Szanowna Komisjo, po przedstawieniu przez porty w Szczecinie, Gdańsku i Gdyni informacji na temat inwestycji, na temat tego, że co roku z własnych środków przeznaczają na ten cel od 100 mln zł do 200 mln zł, widzę, że naj-

lepsze inwestycje dzisiaj są w portach, że każda zainwestowana złotówka zwraca się w rok. Można z tego wysnuć wniosek, że jest to dobry kierunek. Jeszcze kilka lat temu nie było takiej perspektywy, żeby zainwestowana złotówka zwracała się w rok. Były inwestycje długie, terminowe. Dzisiaj słyszymy, że co roku chcecie państwo inwestować 100 mln zł lub 200 mln zł, w zależności od potencjału. Rozumiem, że są to dobre inwestycje. Gratulacje w związku z tym, co robicie. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo przepraszam. Zgłaszał się pan poseł Ruszczyk. Bardzo przepraszam, że nie udzieliłam panu głosu. Bardzo proszę.

Poseł Leszek Ruszczyk (PO):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, popieram wniosek pana przewodniczącego Aziewicza. Im więcej dostępnych informacji będziemy mieli, tym łatwiej nam będzie rozmawiać, tym łatwiej będziemy o czymkolwiek decydować. Dlatego dziwię się dyskusji co do danych. Nikt tutaj za darmo nie przychodzi i nie pracuje. Jako Komisja powinniśmy mieć taką wiedzę. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo przepraszam, panie pośle, ale w mojej Komisji chyba nie ma braku dostępu do informacji. Możecie państwo zadawać gościom pytania. Jeżeli jesteście niezadowoleni, proszę to wyartykułować, że goście nie spełnili państwa... Tak to zabrzmiało. Jeżeli chodzi o dane, na podstawie których – prezes zarządu jasno to powiedział – ministerstwo przekazuje informacje, można mieć zastrzeżenia, które państwo wyartykułujecie. Pan minister, w myśl tego, o czym powiedział pan prezes portu Gdańsk, rozpisze i przedstawi informację w taki sposób, w jaki wpływa ona do ministerstwa. Niemniej proszę nie sugerować, że nie ma tutaj dostępu do informacji. Z tego, co wiem, sprawność państwa parlamentarzystów jest tak wysoka, że dostajecie również dane z poszczególnych portów, dane, które dla niektórych są trudniejsze do zdobycia, ku mojemu zaskoczeniu. W związku z tym bardzo proszę o obiektywizm. Pan poseł od niedawna jest w naszej Komisji, ale chyba nie można zarzucić, że w ramach naszej Komisji nie ma rozbudowanych informacji. Zawsze się staram, żeby wachlarz i liczba osób, które mogłyby państwu odpowiedzieć na pytania, były jak największe.

W związku z tym bardzo proszę, gdyby goście chcieli jeszcze coś dopowiedzieć ku satysfakcji państwa parlamentarzystów. Jeżeli czujecie państwo, że jakaś informacja jest potrzebna do uzupełnienia, bardzo proszę. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pan radca.

Przedstawiciel Rady Interesantów Portu Szczecin Rafał Czyżyk:

Może jeszcze jedna rzecz, która mi się nasuwa. Wydaje mi się, że kluczowe dla rozwoju portów i realizacji planu jest probiznesowe podejście administracji, w szczególności administracji skarbowej do biznesu realizowanego przez operatorów portowych, agentów celnych, itd. Nie wiem, czy Wysoka Komisja ma świadomość problemu, z którym w tej chwili się borykają. Jest to kwestia zmian przepisów unijnego rozporządzenia celnego, które potencjalnie nakłada na niektórych operatorów, którzy prowadzą wolne obszary celne, składy celne, obowiązek przedłożenia pewnych zabezpieczeń. W przypadku gdyby administracja skarbowa podeszła do tego w skrajnie niesprzyjający biznesowi sposób, tak naprawdę mogłaby doprowadzić do ruiny, uniemożliwić prowadzenie dotychczasowej działalności przeładunkowej przez wiele terminali.

W związku z tym ze strony Rady Interesantów Portu Szczecin jest postulat, żeby po stronie administracji nie tylko, chociaż przede wszystkim skarbowej, było rozsądne i probiznesowe podejście do interpretacji przepisów unijnych, do sposobu redakcji, sformułowania których, jak wiemy, czasami można mieć naprawdę bardzo wiele uwag. Z ich zapisów czasami zupełnie rozsądnie można wyinterpretować dwa skrajnie odmienne poglądy. Jest to jeszcze jeden postulat. Myślę, że długofalowo on również wpłynie na zwiększoną dynamikę przeładunków w portach polskich. Jeżeli bowiem będzie świadomość, że administracja skarbowa ma probiznesowe podejście, to także będzie argument za tym, żeby ładunki przychodziły do naszego kraju. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. To także była kwestia, którą próbowaliśmy tutaj podjąć. Będzie ona jeszcze podjęta. Zaprosimy wtedy Ministerstwo Finansów, ponieważ są to problemy, które rozbijamy na szczegóły. Chodzi o różne kwestie, które wiążą się z działalnością portów. Dlatego zawsze muszę przywoływać punkt, jaki omawiamy. Rzeczywiście ma pan rację. Pamiętamy o tym. Panie z sekretariatu też proszę o zapisywanie kwestii, które chcemy podjąć, a które dla funkcjonowania portów są zasadnicze. Mam nadzieję, że pan minister także to notuje, aczkolwiek jest to kwestia, o której pamiętamy i którą podejmiemy.

Szanowni państwo, w związku z tym, że w tym punkcie nie ma więcej chętnych do zabrania głosu… Jeszcze są? Proszę bardzo. Długo czekałam. Bardzo proszę. Salę mamy do godz. 15.00, a mamy jeszcze małe porty. Dajmy szansę małym portom.

Zastępca przewodniczącego Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność" Adam Tylski:

Dziękuję bardzo. Adam Tylski, zastępca przewodniczącego Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność".

Chciałbym tylko zauważyć, że rozwój portów morskich koniecznie musi się odbywać przy uwzględnieniu spraw społecznych, spraw pracowniczych, chociażby poprzez odpowiednie klauzule społeczne. Kiedy przychodzi nowy inwestor i planuje prowadzenie przeładunków na terenach portowych, chodzi o to, żeby były zabezpieczone również prawa pracownicze. W tym miejscu chciałbym podać pewien przykład. W ostatnich pięciu latach z pracy na terenach portowych zostało zwolnionych ośmiu działaczy związkowych. Jeden w ubiegłym roku po tym jak pracodawca prowadził inwigilację detektywistyczną jego i jego rodziny. Takie sytuacje w ogóle nie powinny mieć miejsca. Budzi to nasz niepokój. Kiedy toczy się tego typu dyskusja, kiedy mówimy o zwiększeniu potencjału przeładunkowego, itd., itd. – są to piękne, duże liczby – nie uwzględnia się tego, że sytuacja pracowniczo-społeczna w portach jest coraz gorsza. Niestety w dokumencie, który został zaprezentowany, nie odnajdujemy żadnej recepty, w jaki sposób ją uzdrowić, a jest to niesamowite koło zamachowe dla gospodarki całego kraju. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo pana przepraszam, ale chyba oczywiste jest, że w tym dokumencie – w ramach jego założeń i toczącej się w tej chwili dyskusji – nie znajdziemy rozwiązania wszystkich problemów. Po to dyskutujemy. Jest to osobna kwestia, od której nie uciekamy, jak pan zauważył. Zrozumienie musi być obustronne. Dyskutujemy z różnymi stronami. Zawsze apeluję o to, żeby zrozumiały się i jedna strona, i druga.

Zastępca przewodniczącego Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność" Adam Tylski:

Oczywiście.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jak pan wie, Komisja podejmuje tego typu tematy. Nie uciekamy od nich, dlatego że zwyczajnie się nie da.

Zastępca przewodniczącego Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność" Adam Tylski:

Na pewno temat ten będzie dużo szerzej eksploatowany na najbliższym posiedzeniu Rady Dialogu Społecznego, dlatego że od tego jest to forum. Pragnę jedynie w tym miejscu zasygnalizować problem, który wcześniej zasygnalizował Andrzej Kościk, przewodniczący Krajowej Sekcji Marynarzy i Rybaków. Jest to dla nas wspólne dobro, są to porty. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

W imię wspólnego dobra w przyszłości będę apelować o zrozumienie propozycji, które składają inne strony, licząc na zrozumienie związków zawodowych. Bez tego nie da się przeprowadzić różnych inicjatyw w parlamencie.

Na tym kończymy realizację punktu pierwszego.

Przechodzimy do punktu drugiego. Prosimy pana ministra o zabranie głosu. Przed nami rozpatrzenie informacji Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na temat funkcjonowania małych i średnich portów. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Grzegorz Witkowski:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Oprócz czterech portów morskich, o których rozmawialiśmy w pierwszej części naszego spotkania, na całej długości naszego wybrzeża funkcjonuje także dwadzieścia osiem innych lokalnych i regionalnych portów oraz pięćdziesiąt przystani. Odnosząc się do pytania pana posła, będziemy rozmawiać o portach morskich, a nie śródlądowych. Wrócimy do tego.

Wszystkie te porty stanowią ważne bieguny rozwoju lokalnego, regionalnego i krajowego. Mają też zupełnie inną funkcję, inną specyfikę. Porty i przystanie morskie to nie tylko ogniwa stricte gospodarcze, ale także społeczne. Są one zlokalizowane w małych miastach, często w miejscowościach. Wokół nich tak naprawdę koncentruje się życie społeczne. Uczestniczą w wymianie handlowej, obsługują specyficzne na polskim wybrzeżu rybołówstwo, które jest rodzinne, przybrzeżne, wielopokoleniowe, żeglarstwo, turystykę pasażerską. Generują najprostsze zaplecze remontowe i usługowe dla portów.

W odróżnieniu od czterech dużych portów, którymi zarządzają spółki prawa handlowego, z ustawowo zagwarantowanym dominującym udziałem Skarbu Państwa, portami regionalnymi i lokalnymi zarządzają podmioty powołane przez gminy. Są to porty komunalne. W części małych portów i przystani morskich gminy nie powołały podmiotów zarządzających.

Spośród analizowanych przez nas portów zdecydowanie największą powierzchnię ma port w Policach. Pod tym względem nie ustępuje on portom w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie czy Świnoujściu. Analizowane porty najczęściej mają powierzchnię od kilku do kilkudziesięciu hektarów. Najmniejszymi z nich są przystanie w Lubinie, Przytórze, Sierosławiu i Wapnicy.

Darłowo, Elbląg, Kołobrzeg, Łeba, Ustka czy Władysławowo to porty, których nabrzeża mają łączną długość przekraczającą dwa kilometry. Podobnie jak w przypadku powierzchni kryterium długości nabrzeży najlepiej uwidacznia ogromne zróżnicowanie pomiędzy portami.

Kolejnym parametrem, który różnicuje rozpatrywane porty, jest głębokość wody przy nabrzeżach. W najmniejszych portach jak w Wolinie, są to dziesiętne części metra. Głębokość ta sięga do ponad dziesięciu metrach jak w porcie w Policach. Najlepsze warunki do obsługi jednostek pływających są w portach Darłowo, Hel, Kołobrzeg, Łeba, Police, Ustka i Władysławowo.

W zdecydowanej większości porty te są strukturami wielofunkcyjnymi. Jak mówiłem, pełnią funkcje przeładunkowo-składowe, związane z obsługą żeglugi pasażerskiej, jak np. w Kołobrzegu, bądź towarowej. Kołobrzeg jest najbardziej uniwersalnym portem ze wszystkich. Porty pełnią także funkcje związane z rybołówstwem, żeglarstwem i inne. Jeżeli chodzi o funkcję przeładunkowo-składową, charakterystyczną dla największych portów, funkcja ta rozwinęła się najmocniej w Darłowie, Elblągu, Kołobrzegu, Policach, Stepnicy, Ustce i Władysławowie.

W grupie portów regionalnych za wiodące uznajemy porty zlokalizowane w Elblągu, Kołobrzegu, Policach i Ustce. Postrzegamy je jako ważne ogniwa systemu transportowego kraju. Zabiegamy o jak najszybsze zintegrowanie ich z resztą kraju, a przynajmniej z większymi ciągami transportowymi o wysokiej jakości infrastruktury drogowej bądź kolejowej. Najlepiej idzie to w Elblągu i Policach ze względu na to, że są tam prowadzone duże inwestycje. Gorzej jest w Ustce lub Kołobrzegu, aczkolwiek do Ustki zaraz wrócimy, ponieważ jest tam realizowana największa inwestycja.

Pozostałe porty w liczbie 19 uznajemy za lokalne. Podkreślenia wymaga, że dokonanie takiej klasyfikacji ma na celu wyłącznie wskazanie portów wyróżniających się spośród tych, które nie mają podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej.

Chciałbym teraz powiedzieć o przebudowie wejścia do portu w Ustce. W dniu 21 maja 2018 roku podpisano umowę o dofinansowanie projektu z Programu Operacyjnego Rybactwo i Morze na lata 2014–2020 o wartości 189 mln zł. Termin zakończe-

nia przewidziano na 2023 rok. Projekt dotyczy części pierwszej całego przedsięwzięcia i obejmuje zaprojektowanie i budowę nowego falochronu od strony zachodniej o długości 800 metrów, nabrzeża przeładunkowego o długości 230 metrów oraz ostrogi tłumiącej falowanie o długości 85 metrów. Ponadto będzie to nabrzeże cumownicze o długości 250 metrów, łączące nowy falochron zachodni ze starym. Będzie też wykonanie projektu budowlanego kolejnego etapu przebudowy, na który składają się budowa nowego falochronu wschodniego oraz obrotnicy przed wejściem do portu, o czym zaraz więcej będzie mógł powiedzieć prezes portu. Ponadto nabrzeża zostaną uzbrojone w instalacje sanitarne, punkty poboru wody, sieć energetyczną i kanalizację. Zaplanowane prace poprawią warunki cumowania jednostek rybackich, ponieważ przede wszystkim jest to port dedykowany środowisku, przedsiębiorcom rybackim. Inwestycję nadzoruje Urząd Morski w Słupsku.

Oprócz wymienionych inwestycji planujemy także realizację odbudowy zespołu ostróg drewnianych po stronie wschodniej w porcie w Darłowie, budowę dalb cumowniczych w porcie w Dźwirzynie, przebudowę nabrzeża północnego w Łebie, a także przebudowę Nabrzeży Pilotowego i Kołobrzeskiego w porcie w Ustce.

W przypadku Urzędu Morskiego w Szczecinie będą realizowane takie inwestycje jak budowa stałego falochronu osłonowego w Stepnicy oraz budowa zjazdu na plażę w Mrzeżynie. Przede wszystkim jest to dedykowane służbom ratunkowym, służbie SAR.

Tyle mam do powiedzenia, pani przewodnicząca. Mam jeszcze informację – ale może powiem o tym w ramach odpowiedzi na pytania – na temat poszczególnych inwestycji realizowanych przez poszczególne urzędy morskie w Gdyni, Szczecinie i Słupsku. Najważniejszą z inwestycji jest przebudowa wejścia do portu w Ustce.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa parlamentarzystów chciałby zabrać głos? W takim razie bardzo proszę zaproszonych gości. Kto z państwa pierwszy? Nie będę zmuszać. Bardzo proszę, pan poseł Kobylarz.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Z uwagi na to, pani przewodnicząca, że nikt nie chce zabrać głosu, chciałbym zapytać, na jakim etapie są przygotowania do przekopu Mierzei Wiślanej do portu w Elblągu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Drodzy państwo, jeżeli chodzi o przekop, będzie wyjazdowe posiedzenie Komisji. Chciałabym skupić się na samym przekopie, o którym możemy mówić, poświęcając temu osobne posiedzenie Komisji. Oczywiście poproszę o odpowiedź, niemniej, szanowni państwo, chciałabym, żeby mimo wszystko pominąć wątki poboczne, które można rozbudowywać do dwugodzinnej dyskusji, i skupić się na punkcie, który generalnie dotyczy małych portów, ich przyszłości, programów rozwojowych. Bez Mierzei Wiślanej rzeczywiście się tutaj nie da. Jednakże bardzo proszę w skrócie, ponieważ jest to osoby temat, który będzie omawiany w znacznie poważniejszy sposób. Poświęcimy mu i wyjazdowe posiedzenie Komisji, i jeszcze niejedno posiedzenie Komisji. Bardzo proszę. Czy jest to pytanie do pana ministra, panie pośle?

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Tak, jak najbardziej.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Grzegorz Witkowski:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Szanowny panie pośle, jesteśmy w ostatniej fazie kompletowania dokumentacji niezbędnej do rozpoczęcia realizacji inwestycji. Urząd Morski w Gdyni został poproszony przez regionalną dyrekcję ochrony środowiska o uzupełnienie dokumentacji środowiskowej. Jest ona uzupełniana. W przeciągu kilku tygodni, najpóźniej pod koniec października, na początku listopada będziemy dysponować decyzją środowiskową. Będziemy mogli wystąpić do wojewody pomorskiego o zgodę na realizację inwestycji, a potem na wyłonienie generalnego wykonawcy. Przy czym dysponując

pozwoleniem na budowę, będziemy mogli przygotować miejsce pod budowę i przekazać go generalnemu wykonawcy.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mam pytanie do pana prezesa z Ustki, czy jest zadowolony z tego, że kwota 190 mln zł jest przeznaczona na rozwój portu w Ustce.

Prezes Zarządu Portu Morskiego w Ustce sp. z o.o. Maciej Karaś:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, jestem bardzo zadowolony. Nie wiem, czy jest to odpowiednie słowo, żeby opisać mój stan. Jest to konieczność. Inwestycja ta w zasadzie zrewitalizuje port, ponieważ w związku z tym, że jest port regionalny, funkcje, które w nim realizujemy, są bardzo wymierne. Mamy bardzo duże, znaczące rybołówstwo, mamy turystykę, mamy też funkcję handlową, która jest kluczowa dla funkcjonowania portu pod kątem jego znaczenia gospodarczego. Natomiast ze względu na stan istniejących falochronów funkcja handlowa praktycznie została wygaszona w przeciągu ostatnich trzydziestu lat. Wymiana handlowa stopniowo się zmniejszała. W tej chwili jest na zdecydowanie za niskim poziomie.

Realizacja wspomnianej inwestycji rozwiąże podstawowe problemy, czyli kwestie bezpieczeństwa portu, zabezpieczenia jednostek bazujących, rezydujących przed wysokim falowaniem. Jest to podstawowy, kluczowy problem. Druga sprawa to kwestia rewitalizacji funkcji handlowych, które z powrotem umożliwią pełnienie funkcji portu o znaczeniu regionalnym, który byłby zapleczem dla regionu słupskiego. W tej chwili jego potencjał nie jest w ten sposób wykorzystywany. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam za tak banalne pytanie. Jestem przewodniczącą Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej i boli mnie fakt, że w momencie kiedy walczymy, żeby państwo mogli otrzymać fundusze i rozwijać port, słyszę o protestach Platformy Obywatelskiej. Szkoda, że nie ma mojego kolegi. Nie chcę wprowadzać go w konfuzję. Chciałam jednak, żeby rozwiał pan wątpliwości. Wypowiedź ta potwierdza zasadność inwestycji. Mam nadzieję, że przed wyborami samorządowymi państwo poradzicie sobie z protestami, które są absolutnie nieuzasadnione wobec potrzeb rozwojowych portu. Dziękuję bardzo. Mam nadzieję, że gmina także będzie państwa wspierać i wszyscy będą trzymać kciuki, żebyście państwo zmieścili się w terminie. Czekaliśmy na to bardzo długo. Jest to nie lada wyzwanie. Wobec największej liczby kutrów zarejestrowanych w porcie Ustka mam nadzieję, że nastąpią kwestie przetwórcze, dostawcze, związane z rozwojem regionu, podobnie jak to ma miejsce w przypadku portu w Elblągu i Mierzei Wiślanej. Zgłasza się pan prezes portu w Elblągu. Bardzo proszę.

Dyrektor zarządu Portu Morskiego Elbląg sp. z o.o. Arkadiusz Zgliński:

Arkadiusz Zgliński. Zarząd portu w Elblągu. Szanowna pani przewodnicząca, Szanowna Komisjo, szanowni goście, pan poseł mówił o potencjale portów. Należy natomiast zdać sobie sprawę – myślę, że koledzy także to potwierdzą – że potencjał to jedno, a możliwość wykorzystania owego potencjału to drugie. Jaki jest główny czynnik aktywizujący wykorzystanie potencjału? Jest to zapewnienie dostępności do portów nie tylko od strony wody, ale również od strony lądu. Jak widzimy na przykładzie portów trójmiejskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki państwa, mają one utrudniony dostęp od strony lądu, ale też od strony wody ze względu na głębokości.

W przypadku portu elbląskiego dostęp jest utrudniony ze względu na brak swobodnego i suwerennego dostępu do akwenu basenu Morza Bałtyckiego. Jest konieczność przepływania przez wody terytorialne Federacji Rosyjskiej. To, jak wygląda współpraca z Federacją Rosyjską, przekłada się w postaci statystyk. Proszę państwa, budowa kanału, drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską oznacza zapewnienie dostępu do portu elbląskiego, które przełoży się na wykorzystanie potencjału, jak również budowanie kolejnych potencjałów.

Potencjał nie był wykorzystany – a chciałbym zaznaczyć, że obecny potencjał przeładunkowy portu elbląskiego wynosi około 1500 tys. ton ładunków przy wykorzystaniu nie tylko terminali komunalnych, ale również terminali komercyjnych – właśnie

ze względu na brak dostępności. Kanał przez Mierzeję Wiślaną zapewni powrót do stanu poprzedniego, czyli do głębokości, które w porcie elbląskim już tak naprawdę istniały. Tory wodne w naszym porcie miały głębokość około pięciu metrów. Stan, który mamy obecnie, jest wynikiem wieloletnich zaniechań i braku inwestycji. Przez ponad osiem lat byliśmy mamieni obietnicami, że kanał przez Mierzeję Wiślaną powstanie. Oczywiście nigdy nie powstał.

Nie oznacza to, że samorząd lokalny nie ponosił nakładów inwestycyjnych. Chciałbym przypomnieć, że samorząd elbląski, na współpracę z którym jesteśmy skazani – tak naprawdę zależy to od wzajemnych relacji i zrozumienia samorządu, jakim potencjałem dysponuje w swoim regionie – na szczęście zainwestował w terminale przeładunkowe i terminale pasażerskie. Oprócz tego prywatni inwestorzy również inwestowali w swoje terminale, chociaż nie w 100%, dlatego że nie mieli gwarancji dostępu. Obecnie kiedy jest gwarancja dostępu, otwartości na inne porty trójmiejskie, jak również na porty Europy Zachodniej, inwestorzy zaczynają inwestować w swoją infrastrukturę portową, magazynową, składową, jak również dostępową od strony lądu, przede wszystkim w bocznice kolejowe. Mówienie o potencjale, a wykorzystanie potencjału to są dwie różne sprawy. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tym bardziej jest mi przykro, że mój kolega z Platformy Obywatelskiej i samorząd w województwie pomorskim, w którym są przedstawiciele z ugrupowania mojego kolegi, zgłosili negatywną opinię co do możliwości rozwojowych, panie prezesie, mówiąc o ekologii. Jest to jeden z elementów. W myśl ekorozwoju dzisiaj są takie technologie i możliwości, że możemy zachować potencjał przyrodniczy. W porównaniu z potencjałem i możliwościami rozwojowymi, które do dnia dzisiejszego nie były wykorzystane, mam nadzieję, że zarząd województwa pomorskiego zmieni opinię. Będzie miał ku temu okazję, kiedy będzie wyjazdowe posiedzenie Komisji w sprawie Mierzei Wiślanej. Bardzo proszę, panie prezesie.

Dyrektor zarządu Portu Morskiego Elbląg sp. z o.o. Arkadiusz Zgliński:

Chciałbym dodać jeszcze jedno słowo. Uczestniczymy w różnych projektach unijnych. Obecnie uczestniczymy w projekcie South Baltic Transport Loops, gdzie naszymi partnerami są między innymi porty Europy Zachodniej, w tym takie porty niemieckie jak Sassnitz. Wiemy, że port Sassnitz znajduje się na wyspie Rugii, gdzie jest duży potencjał ekologiczny, zaplecze ekologiczne. Porty rozwijają się. Jesteśmy w jednej Europie, obowiązuje nas jedna dyrektywa, obowiązują nas takie same dyrektywy środowiskowe. Moje pytanie jest takie: Dlaczego tamte porty się rozwijają, a nasze porty nie mogą się rozwinąć? Chociażby województwo pomorskie stawia bariery. Nie jesteśmy Polską B ani C, jesteśmy jednym krajem.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Zgadzamy się. Posiedzenie wyjazdowe Komisji – mamy trochę rzeczy do zrobienia – będzie w październiku. Jesteśmy gotowi. W związku z tym uprzedzam tylko państwa posłów, że będziemy odbywać tę wizytę.

Jeszcze raz zarząd portu Gdynia. Bardzo proszę.

Dyrektor do spraw marketingu i współpracy z zagranicą Zarządu Morskiego Portu Gdynia Maciej Krzesiński:

Dzień dobry. Maciej Krzesiński. Szanowna Komisjo, chciałbym zwrócić uwagę tylko na jedną rzecz. Często mówi się o konkurencji pomiędzy portami, a tutaj akurat jest przykład na to, jak chociażby w ramach tych inwestycji, które będą realizowane w porcie Gdynia, a na dobrą sprawę już są realizowane, rozbudowa portu zewnętrznego może współgrać i tworzyć pewne efekty synergii właśnie z mniejszymi portami. Jeżeli mówimy o tym, że port zewnętrzny w Gdyni tylko w pierwszej fazie będzie miał potencjał w wysokości 2500 tys. ton TEU dodatkowego przeładunku, a docelowo ponad 5000 tys. ton TEU, to przecież kontenery trzeba będzie wywieźć. Zrobimy to nie tylko koleją i drogą, ale mówimy także o żegludze, która jest bardzo ważna, a którą może kapitalnie rozwinąć właśnie w oparciu o mniejsze porty, jak Elbląg, jak Kołobrzeg i inne.

Na to też trzeba zwrócić uwagę, że rozwój dużych portów również warunkuje rozwój mniejszych portów. Z kolei rozwój mniejszych portów również jest dla nas potencjałem do wykorzystania. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

I tak na to patrzymy. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę. Widzę, że zebraliście się państwo na odwagę.

Wiceprezes Zarządu Portów Morskich Szczecin i Świnoujście S.A. Kazimierz Drzazga:

Proszę państwa, mówimy tutaj o pewnych prognozach na przyszłość.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Patrzyłam na pana. Panie prezesie, za chwileczkę. W tym punkcie oddaję głos raczej mniejszym portom, przystaniom. Bardzo proszę, Police.

Prezes Zarządu Portu Morskiego Police sp. z o.o. Andrzej Łuc:

Andrzej Łuc. Prezes portu Police. Tak się składa, że pan prezes portu w Szczecinie mieszka w Policach, a ja mieszkam w Szczecinie. Dobrze, żarty na bok.

Pani przewodnicząca, szanowni państwo posłowie i goście, chciałbym skorzystać z okazji, że mam przyjemność uczestniczyć w dzisiejszym posiedzeniu w tak szanownym gronie. Chciałbym złożyć serdecznie podziękowania na ręce pana ministra Witkowskiego za dotychczasowe wsparcie, którego udzielił nam w minionych miesiącach. Dobry duch ministerstwa, prawa ręka pana ministra Gróbarczyka, otwierająca drzwi do wielu innych ministerstw, ponieważ port to nie tylko Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, ale także inne ministerstwa, zwłaszcza jeżeli mówimy o dostępności do portu od strony lądu. Wcześniej już moi przedmówcy mówili o tym, że pogłębienie toru wodnego to abecadło. Oprócz tego dostarczone towary muszą być dalej rozwiezione drogą lądową. Nie ma portu bez dróg, nie ma portu bez kolei. Panie ministrze, jeszcze raz serdecznie dziękuję za wsparcie i za pomoc. Korzystając z okazji, że są parlamentarzyści zachodniopomorscy, chciałbym serdecznie podziękować też panom posłom Zarembie i Szałabawce za wszelkie okazane wsparcie, pomoc i przychylność. Jeszcze raz bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

I chyba tym optymistycznym akcentem... Bardzo proszę, jeszcze pan prezes. Przepraszam.

Wiceprezes Zarządu Portów Morskich Szczecin i Świnoujście S.A. Kazimierz Drzazga:

Króciutko. Nie gniewam się pani przewodnicząca, na panią nie można się gniewać. Przepraszam za mój głos.

Co prawda nie ma pana posła przewodniczącego Aziewicza, ale drodzy państwo, mówimy o wielu sprawach. Ważne są pewne trendy, kierunki. Z każdym rokiem jest lepiej. Widać to. Nikt nie może z tym dyskutować. Widać to po przeładunkach, po wpływach do Skarbu Państwa. Dla nas ubiegły rok był rekordowy. Było to 25 mln ton, w tym roku prawdopodobnie będzie 27 mln ton. Prognozowaliśmy przeładunki zboża. Drodzy państwo, jest przerażenie. W tej chwili jest zrealizowane niecałe 30%. Po prostu zboża na rynku nie ma. W dobrych czasach szło to Odrą, głównie szedł węgiel ze Śląska. Było to 9000 tys. ton. Prognozujemy 15 mln ton. Za ileś lat ktoś może powiedzieć, że Drzazga na posiedzeniu wielce szacownej Komisji mówił, że będzie 15 mln ton. Mówię, że prognozujemy. O pewnych sprawach możemy mówić w sensie wzrostu pewnych trendów, pewnych zachowań. W tej chwili idą duże ilości rudy żelaza, co nas cieszy. Co o tym świadczy? Przeładunki. Gospodarka potrzebuje stali. Jest to pocieszające. Tym akcentem kończę. Dziękuję za cierpliwość. Dziękuję za udzielony mi głos.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Potrzebuje. Wczoraj na ćwiczeniach LNG przekonaliśmy się, że niektórzy z braku stali nie byli w stanie wykonać jakiegoś urządzenia, a więc stal jest naprawdę potrzebna. Nie będziemy już nawiązywać do tego, dlaczego jej nie ma, co w poprzednich latach działo się z naszymi zakładami, hutami. Dzisiaj skupiamy się na portach.

Widzę, że wyczerpaliśmy temat. Z niektórymi z państwa już wkrótce się zobaczymy.

Chciałabym podziękować wszystkim gościom, którzy znaleźli czas i przyjechali do parlamentu. Dziękuję również państwu parlamentarzystom. Za udział w posiedzeniu Komisji dziękuję także panu ministrowi.

Zapraszam na następne spotkania. To ogłaszam jako zamknięte.